

ОТРАСЛЕВАЯ ГАЗЕТА
«ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ»

основана в 1918 году и сегодня является изданием Российской палаты судоходства. На протяжении долгих лет издание развивалось вместе с отечественным судоходством. Газета как орган Министерства морского флота СССР и Министерства речного флота РСФСР объективно и своевременно освещала достижения и проблемы отрасли. Даже в суровые военные годы газета продолжала оставаться на информационном посту. Печать возобновлена в рамках проекта «Российское судоходство».

О Т Р А С Л Е В А Я Г А З Е Т А

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Указом Президиума
Верховного Совета
СССР за большой
вклад в развитие
и совершенствование
отрасли в 1982 году
газета «Водный
транспорт» награждена
орденом Трудового
Красного Знамени.



№ 11 (13005)

Выходит один раз в месяц
15 НОЯБРЯ 2019 ГОДА

П Р И П О Д Д Е Р Ж К Е Г У М Р Ф И М Е Н И А Д М И Р А Л А С . О . М А К А Р О В А



**КАК ОБУСТРОИТЬ
РОССИЮ ТУРИСТСКУЮ**
СТР. 2



**ЛЕДОКОЛЫ
«ГАЗПРОМ НЕФТИ»
В ОБСКОЙ ГУБЕ** СТР. 6



**ИЗ ТАНКЕРОВ —
В СУХОГРУЗЫ** СТР. 9



**ДМИТРИЙ ГАЛКИН:
КАЖДЫЙ ДОЛЖЕН
ЗАНИМАТЬСЯ ТЕМ,
К ЧЕМУ ТЯНЕТСЯ!** СТР. 5



СПГ-ТОПЛИВУ ВКЛЮЧЕН ЗЕЛЕНЫЙ СВЕТ

Судоходство приняло экологические вызовы: более чистое газомоторное топливо уверенно внедряется судовладельцами. Первый опыт показал положительную экономику этого процесса, но сохраняются инфраструктурные проблемы и потребность в совершенствовании национального законодательства.

Россия, обладая существенными запасами природного газа, имеет естественное преимущество для продвижения газомоторного топлива. Такое мнение, обращаясь с приветственным словом к участникам III конференции «СПГ-флот и СПГ-бункеровка в России», высказал генеральный директор одной из крупнейших мировых танкерных судоходных компаний «Совкомфлот» Игорь Тонковидов. Он также отметил, что опыт применения сжиженного природного газа (СПГ) на танкерах «Совкомфлота» доказал его экономическое преимущество

перед дизельным топливом в зонах особого контроля за выбросами с судов (ЕСА), где с 2015 года действует жесткое ограничение на содержание серы в судовом топливе в 0,1%.

«В период летней навигации 2019 года наши суда успешно осуществили коммерческие рейсы по трассам СМП, используя на всей протяженности маршрута только СПГ-топливо. В ходе рейсов была проверена работоспособность систем и механизмов судов в условиях низких температур, а также освоен новый глубоководный маршрут в северной части Вос-

точно-Сибирского моря. Компания продемонстрировала свою приверженность к использованию экологически более чистого топлива в Арктике. Использование СПГ в качестве судового топлива в регионах Северного и Балтийского морей (зонах особого контроля за содержанием серы в судовом топливе) экономически более эффективно, чем использование дизельного топлива. Более чем годичный опыт эксплуатации крупнотоннажных танкеров на газомоторном топливе показал, что использование СПГ позволяет сократить выбросы углекислого

газа (CO₂) в атмосферу на 30%, по сравнению с аналогичными судами на традиционном тяжелом топливе», — сказал Игорь Тонковидов.

Глава «Совкомфлота» добавил, что Министерство транспорта РФ и Федеральное агентство морского и речного транспорта уже приняли целый ряд последовательных шагов, стимулирующих использование СПГ как экологически более чистого вида топлива. В частности, порты Балтийского бассейна снизили размер портовых сборов для судов, эксплуатирующихся на газомоторном топливе.

Начало, окончание на стр. 3

МОРСКАЯ КОЛЛЕГИЯ

РОССИЯ ШЕЛЬФОМ ПРИРАСТАТЬ БУДЕТ

Ключевые вопросы развития флота и судостроения обсудили 18 октября в Санкт-Петербурге на совещании Морской коллегии при правительстве Российской Федерации.

В числе вопросов концептуальных — расширение границ континентального шельфа России. Обоснование будет представлено в комиссию ООН в начале 2020 года. В случае положительного решения, как сообщил заместитель председателя правительства РФ, председатель Морской коллегии Юрий Борисов, российская территория увеличится более чем на 1 млн кв. км, на которых сосредоточено примерно 12% нефтяных и 33% газовых запасов России. Члены Морской коллегии обсудили также

проблемы круизного судоходства и яхтенного туризма в стране. В числе основных — стареющий флот, сдерживающий рост круизного туризма, и отсутствие необходимой инфраструктуры для приема иностранных яхт. А также, в ряде случаев, необходимость увеличения габаритов судоходных путей и дноуглубительных работ в акваториях портов.

Так, в пассажирском порту Санкт-Петербурга «Морской фасад», являющемся активным участником мирового круизного рынка, прием круизных лайнеров

сегодня ограничен длиной 340 м. Соответственно, необходимо увеличить габариты судоходных путей и провести дноуглубление в акватории порта.

Члены Морской коллегии отметили необходимость реконструкции пункта пропуска на форте «Великий князь Константин» в Кронштадте (порт Санкт-Петербург). Это позволит значительно увеличить число прибывающих в страну яхтенных туристов.

*(Анализ ситуации
в сфере водного туризма
читайте на стр. 2).*



Фото: www.goarctic.ru